

Documento de Trabalho/ Working Paper nº 21

Serial 370/21

A CIRCULAÇÃO DO OURO DO BRASIL:  
O DIREITO DO 1%

Leonor Freire Costa  
Maria Manuela Rocha  
Rita Martins de Sousa

GHER  
Gabinete de História Económica e Social  
Lisboa  
2002

## Resumo

O objectivo essencial deste artigo é a análise do direito de 1% imposto sobre a circulação do ouro brasileiro pelo alvará de 1 de Fevereiro de 1720. O texto encontra-se dividido em três partes. Numa primeira parte, explica-se a origem da Junta do Comércio, organismo que se encontra associado ao regime de navegação por frotas comboiadas, uma vez que a sua extinção justificou a criação do direito do 1%. Numa segunda parte, mostra-se como a ambiguidade na natureza e legitimação do direito originou um processo de evolução quanto ao seu significado, transformando-o de uma comissão a um imposto incidente sobre a circulação do ouro. Por fim, são analisados os processos burocráticos ligados à cobrança do imposto, mostrando-se como os homens de negócio de Lisboa foram ganhando um ascendente naqueles processos, possível tradução do seu forte envolvimento nos fluxos do ouro do Brasil.

## Abstract

The main aim of this article is to analyse the 1% duty levied on the circulation of Brazilian gold through the royal decree of 1 February 1720. The text is divided into three parts. The first part explains the origin of the *Junta do Comércio* (Board of Trade), which was linked to the shipping system based on convoyed fleets, since it was the abolition of this body that justified the creation of the 1% duty. The second part shows how the ambiguity in both the nature and legitimisation of the duty led to a gradual evolution in regard to its actual meaning, as it was changed from a commission into a tax on the circulation of gold. Finally, an analysis is made of the bureaucratic processes involved in the levying of the tax, showing how businessmen from Lisbon began to adopt a leading role in these processes, providing a possible explanation for their heavy involvement in the flows of gold from Brazil.

## **Plano**

1. Introdução
  2. O regime da navegação e a origem da Junta do Comércio
  3. O significado do 1%: de comissão a imposto
  4. A cobrança do 1%
  5. Conclusão
- Referências bibliográficas

## 1. Introdução

Os estudos realizados sobre o ouro brasileiro têm tido como elemento comum uma abordagem preferencialmente macro-económica, centrando a sua análise no papel desempenhado pelos fluxos daquela mercadoria no delinear da conjuntura do século XVIII. Em estudo mais recente, observou-se o contributo do ouro para a oferta monetária da economia portuguesa na mesma centúria<sup>1</sup>.

A Coroa e os agentes particulares repartiram o ouro vindo do Brasil. A quantidade recebida pela Coroa era função do imposto do *quinto* incidente na produção, substituído pelo imposto de *capitação* entre 1735 e 1750. Apesar de não existirem dados quantitativos rigorosos, tudo indica terem sido os particulares a deter o maior peso nas importações de metal precioso. Quatro quintos do ouro produzido a eles se destinaria e supõe-se que a actividade comercial terá justificado grande parte destes fluxos<sup>2</sup>.

A composição das chegadas variou também de acordo com a natureza dos destinatários. À Coroa coube quase exclusivamente ouro em barra ou em pó, enquanto os agentes privados sustentaram uma elevada quantidade das chegadas sob a forma de moeda, recorrendo em especial à Casa da Moeda do Rio de Janeiro para a amoedação. A diminuição dos custos de transacção inerentes à espera da sua cunhagem em Lisboa explicará esta opção dos agentes económicos privados, tanto mais que o regime de navegação utilizado, o sistema de frotas, implicava grandes fluxos de metal precioso concentrados no tempo. A Casa da Moeda de Lisboa não teria capacidade produtiva para responder aos pedidos de cunhagem com a desejada celeridade. Assim, foi sobretudo a Coroa que alimentou a actividade da Casa da Moeda de Lisboa, única oficina monetária do Reino durante o século XVIII.

---

1 - Vejam-se, em particular, Godinho, 1990; Cortesão, 1956; Fisher, 1971; Sideri, 1978; Pinto, 1979 (2ª ed.); Morineau, 1985; Azevedo, 1988 (4ª ed.); Macedo, 1989; Serrão, 1993; Sousa, 1999.

2 - Se compararmos os destinatários de metal precioso com os seus congéneres espanhóis, verificamos que nas duas economias são os particulares que detêm o maior peso nas importações de metal precioso. Ver Sousa, *ob. cit.*, pp. 228-229 e Garcia-Baquero, 1976, pp. 343-348.

Apesar da inegável participação dos particulares nos fluxos do ouro durante este século, continua por analisar o perfil socio-profissional dos mais activos e o grau de dispersão geográfica dos seus negócios. Continuam por estudar os grupos que influenciaram as decisões dos diversos organismos envolvidos nestes circuitos. Há, contudo, fontes que permitem suprir estas lacunas da historiografia. A circulação do ouro do Brasil para o Reino ficaria sujeita ao pagamento de uma taxa de 1%, obrigando ao seu registo nos chamados *Livros de Manifesto*. Uma série contínua, iniciada em 1720 e que consta do Arquivo da Casa da Moeda de Lisboa, permite responder a um pormenorizado questionário sobre os agentes envolvidos nestes circuitos<sup>1</sup>.

A análise desta documentação obriga a compreender o contexto em que foi produzida. De um exercício de crítica da fonte, entra-se no âmbito da história fiscal e é nessa perspectiva que o presente artigo se coloca. O imposto sobre a circulação do ouro é, aqui, abordado essencialmente através da sua cobrança. Se no alvará de 1720, a base de incidência do imposto, bem como os destinos desta receita, se definem de forma clara, a natureza do direito cobrado é ambígua. A lei foi suficientemente vaga uma vez que suscitou diversas interpretações oferecendo margem ao apelo da isenção. Por outro lado, a efectivação da cobrança implicou a intervenção de dois organismos simultaneamente, ambos dependentes do Conselho da Fazenda, o que também ajudou a multiplicar as interpretações da lei.

Desenvolveremos este artigo em três pontos. Num primeiro momento, a análise incidirá sobre o regime de navegação, pois as frotas comboiadas, em vigor durante o período em estudo, associam-se, na sua génese, à cobrança de taxas adicionais e à emergência de organismos responsáveis pela sua arrecadação. As origens da Junta do Comércio – aqui lembradas – ligadas à extinção da Companhia do Brasil, servem-nos para compreender como a sua actividade foi marcada pela acumulação de déficits que acabariam por determinar a sua abolição e justificar a criação do pagamento de 1% sobre o ouro vindo do Brasil.

A imposição desta taxa – instituída pelo alvará de 1 de Fevereiro de 1720 – constitui tema para ser desenvolvido num segundo ponto deste artigo. Os argumentos apresentados na lei que estipula o 1% para fundamentar a sua cobrança serão escalpelizados, captando-se a ambiguidade da legitimação do pagamento, introduzida logo no momento da sua criação. Ambiguidade que permanecerá ecoando nos agentes responsáveis pela cobrança e nos particulares que remetiam e recebiam o ouro brasileiro. Veremos como esta indefinição foi dando origem a um processo de evolução quanto ao significado deste pagamento, acabando por inscrevê-lo como mais um imposto incidente sobre a circulação do ouro.

---

1 - O projecto de investigação no qual esta comunicação se integra passa pela análise, que já está a ser realizada, destes livros constantes do Arquivo da Casa da Moeda de Lisboa. A dimensão de registos que aqueles contêm, cerca de 150 000 para o período 1720-1765, bem como a natureza dos mesmos, grande quantidade de informação em cada registo, fez com que se optasse pela amostragem. Assim, estamos a realizar um levantamento de cerca de 5 000 da totalidade dos registos.

A cobrança do 1% originou um conjunto de procedimentos burocráticos, ao mesmo tempo que suscitava problemas de execução e interpretação da lei, como veremos no terceiro ponto deste artigo. As fraudes, as dificuldades na identificação dos receptores do ouro e a morosidade das entregas são os principais aspectos a tratar e que revelarão como os homens de negócio de Lisboa foram ganhando um ascendente nos processos burocráticos, possível tradução do seu forte envolvimento nos circuitos do ouro brasileiro.

## 2. O regime da navegação e a origem da Junta do Comércio

As “frotas do ouro” pouco interferiram num regime de navegação que, desde 1649, se pautava pelo sistema do combóio: navios mercantes, viajando em conserva, sob escolta de navios de grande porte, bem artilhados. A novidade fora introduzida pela Companhia Geral do Comércio do Brasil, numa época em que o conflito luso-holandês, se interrompido formalmente por um tratado de tréguas em 1641, continuava a dar espaço para operações de corso sobre navios soltos, infringindo pesadas baixas nos efectivos portugueses. O poder central reconheceria a importância de alterar a navegação nas rotas brasileiras, engendrando uma solução para a falta de recursos financeiros, ao transferir para uma empresa o provimento desse serviço público.

Os estatutos da Companhia Geral, saídos em 8 de Março de 1649<sup>1</sup>, consagravam o instituto como uma sociedade de capitais, de responsabilidade limitada. Era dirigida por uma *Junta* de 16 membros do Comércio - 8 directores, chamados de *deputados da Junta*, e 8 conselheiros, todos eleitos por accionistas. A sua actividade tinha como único intento a oferta de uma escolta. Cabia, por isso, à Companhia constituir uma poderosa esquadra, composta de 36 unidades, a repartir em dois comboios anuais que ligariam Portugal ao Brasil. O investimento, de enormes proporções, seria realizado quer através dos capitais dos accionistas, quer através da concessão de duas prerrogativas fundamentais à viabilidade financeira da empresa, a saber: 1- o direito de monopólio sobre quatro produtos exportados para a colónia (vinho, azeite, bacalhau e farinha), que admitia o lucro como um dos objectivos de uma organização privada; 2- o direito de cobrança de um tributo, as chamadas *avarias do combóio*, incidentes nas mercadorias importadas e nos fretes, exacção justificada pelo novo regime de navegação, isto é, no facto da empresa prestar um serviço do foro público.

O tributo, porque directamente relacionado com as frotas comboiadas, constitui o aspecto relevante da história da Companhia para o presente artigo e o seu significado merece algumas

---

1 - Integralmente publicados em J. Andrade e Silva, *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*, Vol. I-IX, Lisboa, 1854-59, vol. VII, pp. 31-40.

considerações. Especificava o capítulo XIX dos estatutos que nenhum navio poderia regressar em navegação solta, numa clara demonstração de que o regime do combóio passaria a ser norma. Mas, adiante, no parágrafo XXIII, esclarecia-se que os mestres de qualquer navio nestas rotas “em companhia das Armadas ou fora delas em qualquer parte que descarreguem” pagariam de “segurança de seus navios e fretes” 600 réis por caixa de açúcar ou tabaco, 300 réis por cada barril, 1 tostão por rolo de tabaco e 20 réis por cada coiro, listando em simultâneo, assim, o essencial dos produtos remetidos do Brasil. Por seu turno, os carregadores, pagariam 140 réis por arroba de açúcar branco, 120 réis do mascavado, 100 pelo de panela, 150 réis a arroba de tabaco e 80 réis o coiro. O desembolso destas maquinas representava para os operadores um custo de protecção, adicional a todos os restantes de transacção e de armação, criando terreno propício a uma eventual contestação. Contudo, os estatutos justificam os direitos do combóio – as avarias – como um meio eficaz de substituição dos prémios de um seguro, dizendo-se que “segurando-se hoje de ida e volta para o Brasil com mais de vinte e cinco por cento, por este modo lhe ficará custando menos de dez”.

Fosse qual fosse a justificação, na prática, o regime de frotas implicou uma taxa adicional, calculada *ad valorem* em cerca de 10%, destinada a pagar uma protecção. Era colectada por uma organização suportada inteiramente por capitais privados porque para ela havia sido transferida uma função do Estado. Na documentação coeva não transparece qualquer dúvida entre os agentes mercantis e do transporte sobre o sentido deste tributo. Não foi conotado nem com um aumento dos fretes, nem eliminou outras taxas correntes, acordadas entre armadores e carregadores, também elas designadas de avarias<sup>1</sup>. Colidia-se, sim, com o negócio dos seguros que, pelo risco crescente da guerra, mostrava uma tendência altista intolerável.

Aos agentes que participavam no comércio luso-brasileiro, no tempo da Companhia, restava aguardar o edital anunciando a preparação da frota para se dirigirem ao porto de Lisboa, ou comprar uma licença, com sanção do rei, para navegar fora dela, não se livrando, contudo, de pagar o tributo à chegada. Gastos potencialmente dissuasores... Mas, nessas circunstâncias - de ambiguidade própria das normas de Antigo Regime, em que a regra alimenta a excepção - as avarias, se cobradas

---

1 - As avarias pagas pelos fretadores ao mestre/ capitão/ ou senhorio de um navio, no acto do fretamento, é costume que remonta ao direito marítimo medieval. De início, pressupunha que o carregador, mediante esta taxa / comissão, distinta do frete, responsabilizava o mestre do navio pela segurança das mercadorias, isto é, pelo seu conveniente resguardo, sob coberta do navio de forma a não deteriorar-se. A avaria tem, na sua raiz, o conceito de um seguro. E, embora os seguros marítimos e outras formas de dispersão do risco se generalizassem, a avaria prevaleceu como uma despesa adicional no acto do fretamento de um navio e chegou, em certas cidades portuárias, onde as comunidades mercantis estavam organizadas em consulados ou feitorias, a servir para pagar uma percentagem à organização. A avaria teve, portanto, diferentes acepções ao longo dos séculos e Silva Lisboa ainda a refere como um costume marítimo. Como adiante se verá, entre mestres e carregadores nas frotas do Brasil no século XVIII, esta taxa era 1%. No século XVII, no transporte do açúcar, era estimada em cerca de 10% do frete cobrado. Não é de estranhar que os direitos do combóio da Companhia se orientassem por essa ponderação. Ver, sobre esta questão, Boiteux, 1968 ; Lisboa, 1806.

a mercadores e navios em navegação solta, confundiam-se com um simples imposto de importação ou de ancoragem.

O sincretismo das exações exercidas, por direito, pela Companhia, é aqui secundário, nos seus aspectos particulares. Convém antes sublinhar que é pelo processo de extinção da empresa que a sua história encontra o tema deste artigo, pelos resíduos fiscais e normativos que deixou. O direito do combóio não desapareceu com a Companhia, uma vez estatizados os seus capitais em 1663. O discurso da oposição, eficaz para desfazer a empresa, ouvia-se nos Conselho de Estado e da Fazenda. Nestes círculos do Poder Central, assim como se clamava a imediata extinção da Companhia ou a sua estrutural reforma, por não cumprir com as suas obrigações estatutárias, também se lhe reconheciam méritos e resultados que ao Estado cabia aproveitar. Dizia-se, numa consulta do Conselho da Fazenda que, graças à Companhia – ou seja, ao regime de frotas comboiadas – entrara nos meios mercantis o hábito de alguns tributos<sup>1</sup>. Uma conquista a não perder, mesmo terminada a razão da mesma. A tendência para perpetuar um imposto, esta natureza não regressiva do fisco, é digna de nota como uma das características da fiscalidade de Antigo Regime. Recorda as razões que terão levado o Estado a não prescindir do 1% sobre o ouro do Brasil depois de 1765, quando retornou a navegação solta no Atlântico<sup>2</sup>.

Apesar deste sentido de “oportunidade”, convidativo a não tocar em taxas infiltradas no quotidiano de homens de negócio e armadores, é certo que mesmo extinta a Companhia as frotas permaneceram, mas bastante menos exigentes em recursos financeiros. Foi pensado que bastaria proteger a navegação no regresso a partir dos Açores. De qualquer modo, far-se-ia sentir a necessidade de uma estrutura administrativa capaz de gerir o sistema. Foi, então, criada a Junta da Companhia Geral do Comércio do Brasil, composta por dois membros nomeados pelo rei e dois pelo corpo do Comércio. Equiparado na sua constituição a um tribunal régio e tendo as mesmas incumbências que tivera a Companhia, faltava-lhe, naturalmente, a renda do monopólio dos quatro géneros, ainda que adquirisse a receita do contrato do pau brasil para sustentar as despesas da escolta<sup>3</sup>. De resto, desde 1658 que um alvará retirara à empresa o estanco dos quatro géneros. E, se desde os primeiros anos da sua fundação, nunca a Companhia organizou dois comboios anuais, alegadamente por falta de receitas, então, uma vez perdida a renda de monopólio, debater-se-ia por certo com graves problemas financeiros. Começou a distribuir dividendos só em 1661, por imposição régia, numa clara demonstração de que o rei deixara de pactuar com os administradores, chamados em muita da documentação oficial como deputados da *Junta da Companhia* ou deputados da *Junta da Bolsa do Comércio*<sup>4</sup>. Enfim, estatizados os capitais da empresa, ficando os

---

1 - Prestage, 1920, p. 121.

2 - A receita do imposto do 1% mantém-se até 1812. Arquivo da Casa da Moeda de Lisboa, Livros 577-84; 587-609.

3 - Conforme constaria de uma proposta-parecer de António de Sousa Macedo, sem data, mas, por evocar a criação da Companhia como tendo ocorrido havia 15 anos terá sido redigido em 1664. Ver Rau, 1969.

4 - Sobre as vicissitudes da Companhia, o discurso da oposição e preparação da sua extinção, ver Costa, 2000.

restantes dividendos por distribuir consignados ao contrato do tabaco, criou-se um organismo com uma designação que cristaliza a imprecisão com que a junta dos deputados foi sendo evocada nos tempos da Companhia. Designações semelhantes para rotular a continuidade na organização das frotas.

A Junta do Comércio teve regimento em 1673 mas pouco depois da sua constituição apresentaria um borrão de um orçamento para ilustrar em que medida as despesas de uma escolta esbarravam com a exiguidade das receitas<sup>1</sup>. Pouco se sabe da documentação produzida por este órgão. Mas é pela sua extinção que se tem por certo que acumulou pesadas dívidas. Compreendiam soldos dos ofícios mecânicos e dos artilheiros contratados para os navios de escolta, despesas com compras de materiais a homens de negócio, acumulação de juros. Dívidas tão pesadas que D. João V acharia por bem introduzir um tributo de 1% sobre o ouro do Brasil.

### **3. O significado do 1%: de comissão a imposto**

A 1 de Fevereiro de 1720, D. João V promulga um alvará, com força de lei, cujo preâmbulo sintetiza as funções e direitos da Companhia Geral do Comércio do Brasil. Recordando a instituição das frotas na navegação e a incorporação dos cabedais desta empresa na Coroa, num organismo designado Junta da Companhia Geral do Comércio do Brasil, sublinha as dificuldades no cumprimento da regularidade do combóio a que a mesma Junta estava obrigada. Acumulara dívidas para fazer face às despesas inerentes ao seu funcionamento e chegara a uma situação difícil à qual importava pôr termo. Determina-se, assim, a sua extinção ao mesmo tempo que se sublinha a necessidade de dar continuidade ao regime em combóio.

Estes dois objectivos estruturam as determinações do alvará. Primeiro, a incumbência da Junta transfere-se integralmente para os Armazéns da Coroa, cujos oficiais ficariam responsáveis pelo apresto dos navios de escolta. Haveriam de cobrar direitos do combóio, cuja receita ficaria integralmente consignada à manutenção do mesmo, com registo de receita e despesa em livros próprios. O segundo objectivo, ao extinguir a Junta, considera as formas de obtenção de receitas para pagar aos seus credores. O rendimento do contrato do pau brasil passava a ser aplicado a este fim, o qual, porém, se mostrava insuficiente face à dimensão do “empenho” daquele organismo que exigia, para se lhe dar eficaz resposta, “um producto considerável”<sup>2</sup>. Daí a determinação no sentido

---

1 - Biblioteca da Ajuda, 44- XIII – 58, nº6 e 51-VIII- 26, fl. 73-77, 90-91. Apesar do regimento da Junta datar de 1673, a 3 de novembro de 1665 apresentou a Junta o estado das suas receitas e despesas, pelo que já estaria em funções muito antes de obter regimento. Tema em estudo neste projecto de investigação.

2 - A análise das dívidas da Junta e da sua actividade será desenvolvida no decurso deste projecto de investigação.

do pagamento de 1% do ouro vindo do Brasil passar a ser arrecadado para os cofres da Coroa, quantia que seria gerida pelo Conselho da Fazenda que se encarregava de ir pagando as dívidas e os juros da dívida contraídas pela Junta extinta.

Neste contexto determinava-se que todo o ouro em moeda, em pó, folheta e barra transportado do Brasil para o reino nos cofres das naus do rei, quer pelos particulares quer pela Fazenda, passava a estar sujeito ao pagamento de 1%. Determinação que foi sofrendo alterações que alargariam a base de incidência desta taxa a dois níveis: primeiro, dando-se forma de lei em 24 de Dezembro de 1734 a um decreto da Fazenda de 1721<sup>1</sup>, estipula-se o pagamento a todo o ouro, viesse ou não nas naus do rei; segundo, a arredação estendeu-se aos diamantes e demais pedras preciosas<sup>2</sup>. Em 28 de Fevereiro 1736 alargava-se o pagamento do 1% ao ouro trabalhado, desde que as peças fossem bem lavradas e polidas. Durante estes 16 anos, como seria de esperar, foram surgindo dúvidas acerca dos bens tributáveis e desenvolvidos estratégias para fugir ao pagamento. Disso nos dá conta a documentação que foi entrando na Casa da Moeda, a que adiante faremos referência, mas também o próprio preâmbulo da lei de 1736. Transformar o ouro em peças lavradas poderá ter sido um dos recursos utilizados para escapar ao tributo, já que a lei de 36 tratava de explicitar que todas as peças, ainda que fossem pequenas, ainda que constituíssem objectos de uso pessoal, pagassem a percentagem em causa. Mas ao mesmo tempo que se procurava criar maior rigor, deixava-se campo aberto às decisões dependentes do arbítrio de quem fazia cumprir a lei. Não pagariam tributo as peças de ornato pessoal trazidas por pessoas “a cuja qualidade convenhão” sendo tais peças “de tão pouco valor, e de tal feitio, que mostrem não se trazerem por fraudar o hum por cento”. Formulação a dar azo a variadas leituras, portanto. Para além desta excepção outras eram criadas. Isento do pagamento estavam também os hábitos dos cavaleiros das ordens militares e dos oficiais do Santo Ofício usados pelos próprios, o ouro em moeda transportado pelos navios das ilhas e correspondente ao valor das cargas que das mesmas ilhas tinham sido remetidas para o Brasil e o ouro e pedras preciosas procedentes do Maranhão, pois desta região as frotas vinham sem combóio<sup>3</sup>. Mais tarde, na década de 50, quando as chegadas da prata começaram a aumentar, também este metal acabaria por ficar sujeito àquele pagamento<sup>4</sup>.

---

1 - Razão para Azevedo, 1988, p. 345, julgar ser esta lei de 1734 que instituiu o direito de 1% sobre o ouro embarcado.

2 - A percentagem era calculada sobre o valor dos quilates que pesavam as pedras preciosas, não tendo, porém, a quantia tributada a mesma aplicação do 1% do ouro. As receitas originadas pelo pagamento do 1% imposto sobre os diamantes e outras pedras preciosas permaneciam na Casa da Moeda à disposição da Fazenda Real.

3 - A isenção de registo não se aplicava a este último caso, determinando-se que todo o ouro do Maranhão fosse registado em livros que seriam remetidos para a Secretaria de Estado e transportado o ouro e pedras preciosas para a Casa da Moeda em Lisboa, “para que eu, sendo servido, possa mandar tomar huma, e outra couza para a fabrica da moeda, pagando-se às partes pelo seu toque, segundo o preço da Ley”.

4 - Conhecemos esta situação na medida em que num aviso de S.M. datado de 12 de Agosto de 1757, se determina que fosse o tesoureiro da Casa da Moeda a fazer a cobrança do 1% da prata, registando-se esta receita à parte e dela se dando conta anualmente. Registo Geral, Livro 8, fl. 81.

Se estão claros na legislação os objectivos deste pagamento, ao pretender-se resolver as dívidas da Junta o seu verdadeiro significado fiscal não é, porém, transparente. Com efeito, o pagamento do 1% não se apresenta, no momento em que é instituída a sua arrecadação pela Coroa, como um imposto. De acordo com a lei de 1720, esta mesma quantia já era habitualmente paga pelo transporte do ouro como comissão dada aos mestres e oficiais dos navios, semelhante a uma avaria. O que temos de novo com esta determinação é a afirmação do monarca como um transportador entre outros, ao dizer que “o ouro que se embarcar nas minhas Naos de Comboy na forma que abayxo declaro, não pague mais que o mesmo hum por cento que hade pagar o mais ouro que vier nos outros Navios”. Esta comissão concedida habitualmente ao transportador constitui a essência do 1% que passava a ter um registo específico nos *Livros de Manifesto*. Ora, o próprio monarca introduz a dúvida na cobrança quando faz a sobreposição aos direitos do combóio: “sem embargo de que o ouro que pertence à minha Real Fazenda que houver de vir nos ditos Comboys, seja izento de todo o encargo, e obrigação; Hey por bem que venha com a mesma arrecadação, e que *tambem pague para o Comboy o mesmo hum por cento que hade pagar o dos particulares*”. Esta a parte da Lei que suscita a ambiguidade quanto à natureza deste 1%: direito de combóio ou comissão de transportador? Custo de protecção ou avaria? Tanto importava. O essencial era cobrar sobre o ouro do Brasil<sup>1</sup>.

Com este corpo legislativo – compreendendo o alvará de 1720 e a lei de 1734 – a taxa era associada aos custos de protecção, ou seja, direitos de combóio acopulando-se o 1% ao regime de frotas comboiadas.

Mas a ambivalência criada era razão suficiente para lançar dúvidas, quer nos particulares, quer nos oficiais envolvidos na arrecadação. Custo de protecção ou comissão de transporte, a *dubialidade era subscrita*, ora por uns, ora por outros.

Num aviso do Secretário de Estado que tinha como finalidade a entrega de ouro a uns denunciadores de fraude, pode ler-se a sua determinação ordenando que “se entregue aos taes denunciadores e pessoas a que pertence, tirando se lhe somente o hum por cento da condução”<sup>2</sup>. Noutra ocasião, o Juiz Corregedor dos Órfãos evocou a lei de 24 de Dezembro de 1734. Lembrou que aí se autorizava o transporte de ouro em navios mercantes, o que não dispensava o respectivo registo no livro do manifesto dos comboios, pagando-se o 1% “de sua condução”<sup>3</sup>. Se na expressão “sua condução” pode admitir-se haver uma associação a um custo de protecção num decreto de 17/6/1752, o Poder Central expressou o seu entender sobre o 1% como pagamento do transporte, neste caso para legitimar a cobrança sobre os diamantes, produto não contemplado

---

1 - Por comodidade designamos apenas por ouro os bens que pagavam 1%, mas como sabemos podemos estar em presença de diamantes, outras pedras preciosas e prata.

2 - Registo Geral, Livro 3, fl.265.

3 - Registo Geral, Livro 6, fl.152-157.

no alvará de 1720<sup>1</sup>. O rei fez então uso da indefinição geral para estender o direito a qualquer mercadoria transportada nos cofres dos navios de escolta, associando a práticas correntes no sector dos transportes. Aliás, os registos e sua relação com conhecimentos de carga em pouco diferiam, na sua lógica discursiva, de um vulgar conhecimento de carga passado por um armador ao carregador que fretava espaços no navio. A única diferença reside no silêncio quanto ao montante do frete.

Os particulares não raras vezes terão viajado do Brasil para o Reino em navios mercantes, mas colocavam a mercadoria valiosa – ouro ou moeda – nos cofres das naus de escolta, afinal as únicas embarcações das frotas brasileiras a carregarem efectivamente o ouro do Brasil. Mas em nenhuma ocasião se explicita o 1% nos livros de manifesto como uma taxa de frete. Houve até quem fosse coagido a colocar os seus bens pessoais nos cofres das naus. Peças de adorno, desde que de valor superior a 20000 réis, eram obrigatoriamente encerradas. Foram devolvidas à chegada a Lisboa sem que os proprietários desembolsassem o 1%. E tem-se notícia destes casos porque suscitavam dúvidas entre as partes e os oficiais subalternos. Questionavam o Provedor sobre a matéria que decidia estarem isentos de pagamentos “porque daquelas tais peças de ouro e prata com diamantes se não compreendem na Ley da Extinção da Junta do Comercio como tambem as podiam trazer consigo em qualquer navio sem fraude da mesma lei”. Parecer secundado pelo Conselho da Fazenda que mostraria não se incomodar com o facto de alguém desfrutar gratuitamente de um serviço prestado pelo Estado<sup>2</sup>. Também houve lugar para isentar do 1% ouro trazido por mestres/capitães de navios mercantes regressados do Maranhão, mas avançando com o argumento de serem já costumeiros estes casos de isenção por o ouro vir em navios mercantes<sup>3</sup>. Se for recordada a lei de 1734, que decidia ser de pagar em navios mercantes sob escolta, o costume seria bem recente.

Com efeito, não havendo nem cofres nem combóio na rota do Maranhão, a isenção de cobrança não deveria suscitar dúvidas. Ainda assim exigiu que os particulares solicitassem a isenção, a coberto das decisões do Conselho da Fazenda que assim lia a lei e contrariava o parecer do Provedor, explicando-lhe que, não havendo do Maranhão combóio, faltava a razão para arrecadar o 1%<sup>4</sup>. As causas de isenção sugerem que entre os particulares e o Poder Central a cobrança era conotada com um custo de protecção, ou direito de combóio, e já não como uma comissão pelo transporte. O Provedor da Casa da Moeda, no ano 1752, considerou, por isso, uns dobrões castelhanos vindos na frota da Bahia como mercadoria a tributar, trazidos num navio

---

1 - Registo Geral, Livro 7, fl. 115-115vº

2 - Registo Geral, Livro 4, fl. 135vº. Situação semelhante já havia ocorrido em 27 de Maio de 1724 (Registo Geral, L.2, fl. 355-358vº) que terá introduzido a regra de que estas peças lavradas seriam “isentas de pagar direitos”

3 - Registo Geral, Livro 7, fl. 85,85vº e 89. Requerimento de partes de 16/3/1752.

4 - Registo Geral, Livro 7, fl.53-55.

mercante sob escolta. Negou as pretensões do particular que pensava estar isento “por não ser ouro nem dinheiro do reino”. Para o Provedor o direito não respeitava a “ouro ou qualidade do dinheiro mas sim pela *segurança da nau* em que foi transportado”. Ora, quando tudo indicaria que a administração tendia a ver no 1% um direito de combóio, para a resolução deste caso o Conselho da Fazenda deu despacho a favor do suplicante<sup>1</sup>, ao mesmo tempo que usava o transporte como fundamento da arrecadação do 1% sobre os diamantes...

Da indefinição já havia procurado o Provedor da Casa da Moeda tirar proveito. Na década de 30 José Ramos da Silva, iniciou uma contenda com os homens de negócio pelo seu interesse em identificar a cobrança com práticas alfandegárias. A questão de base tinha a ver com a acumulação de funções que recaiam sobre o Provedor da Casa da Moeda, uma vez envolvido este no processo de entrega do ouro aos particulares. Procurando uma forma de remuneração deste trabalho suplementar – e porque estava cansado de esperar que a Coroa lhe aliviasse o excesso de trabalho ou o compensasse pela sua execução – o Provedor da Casa da Moeda tomou a arrojada iniciativa de introduzir uma nova taxa por cada embrulho entregue às partes. Deixemos por ora as minudências desta demanda no que nelas diz respeito aos motivos que a suscitaram, para nos determos na interpretação do 1%. A nova taxa inventada pelo Provedor – na altura José Ramos da Silva – era por este definida como emolumentos pelo serviço de abertura e aferição do conteúdo dos embrulhos vindos do Brasil. Segundo o próprio se justificaria, para “não levarem em lugar de dez, vinte, em lugar de dinheiro, ouro ou diamantes”. Nessa zelosa tarefa equiparava-se a um provedor de alfândega ou da Casa da Índia que, por direito, cobrava taxas pelas taras das encomendas. A celeuma é despertada por um requerimento dos “deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio que procurão o bem comum”, queixando-se desta iniciativa, totalmente desencadeada à revelia do Poder Central e sem a cumplicidade do Provedor dos Armazéns, que, naturalmente se via privado de um direito, levando com a acusação de José Ramos da Silva de que a ele se teria de imputar toda a celeuma. O Conselho da Fazenda voltaria a pedir esclarecimento a José Ramos da Silva que tocou na mesma tecla: os dois vinténs cobrados correspondiam à tara dos embrulhos não devendo entender-se como um tributo, como o faziam crer os queixosos. Dizia o Provedor que “não se pode duvidar que tudo aquilo que tem abertura, capa, numero e marca que tem abertura que a tara he e foi sempre emolumento dos Provedores das casas onde he despachado e arrecadado da fazenda real”. O Conselho da Fazenda decidiu pelos queixosos e proibiu o Provedor de se arrogar em oficial de alfândega<sup>2</sup>. Não fosse o protesto dos homens de negócio que muitos, cabendo vários embrulhos, se viam agravados com “os encargos muito elevados”, o Provedor, por moto próprio, resolveria a lentidão com que a administração central

---

1 - Registo Geral, Livro 7, 24/5/1752

2 - Registo Geral, Livro 5, fl. 75vº-80, 6 de Junho de 1739.

tratava o seu problema. Mas, como dissemos, vale este caso para demonstrar que José Ramos da Silva viu na cobrança do 1% oportunidade para a identificar com procedimentos alfandegários: um imposto sobre mercadoria importada.

Assim o terá entendido também D. José I. Uma vez extintas as frota o direito continuaria a ser cobrado. Tal como acontecera com a Companhia Geral, o Estado não abria mão de um direito a que os agentes já se haviam acostumado, ainda que desde 1720 pouco clara fosse a sua natureza. Para uns era comissão pelo transporte nos cofres das naus do rei, para outros custo de protecção. Mas ainda houve quem transportasse os seus bens em segurança sem nada pagar, viajando num navio mercante, mas colocando nos cofres das naus de armada o que consigo trazia. Se visto como imposto alfandegário, levantava novas dúvidas, não se sabendo em que tipo de mercadoria incidia, se em qualquer ouro entrado no reino ou se exclusivamente no que chegava do Brasil, perguntando os oficiais da arrecadação o que fazer com o ouro da China. Perante o cenário, a casuística imperou nas decisões do Conselho da Fazenda. Mas não se duvida que grande parte do que saiu do Brasil acondicionado nos cofres, ouro, prata ou diamantes, sob qualquer pretexto pagou o 1%. Estava instalado o costume e isso é que valia.

#### **4. A cobrança do 1%**

A execução das operações de cobrança iria dar azo à constituição de um corpo administrativo delas encarregue, bem como à produção de novos documentos de registo. Começemos por estes últimos. A preocupação em deixar registado todo o ouro vindo do Brasil, mesmo pelas mãos dos particulares, originou a produção de livros impressos, cujo formulário se manteve praticamente constante, permitindo uma economia de tempo por parte do escrivão na introdução das informações consideradas relevantes, pois este apenas tinha de preencher certos espaços deixados em branco. Essa informação, que podemos acompanhar desde 1720, consta dos nomes de quem efectuava os envios, de quem os recebia, dos respectivos procuradores em caso de existência destes, da quantia transportada e da forma assumida pelo ouro (moeda, pó, folheta, barra, lavrado) ou indicação do tipo de pedras preciosas. É este o conteúdo informativo dos *Livros dos Manifestos* do ouro depositados no Arquivo da Casa da Moeda que constituem o material essencial que investigamos.

Para além dos livros de manifesto a operação ligada à receita do 1% deu lugar à produção dos designados “conhecimentos de carga”, que na prática constituem uma repetição da informação registada nos livros, inscrita num documento dado aos particulares como prova da entrega do ouro para transporte. A obtenção do metal precioso em Lisboa implicava a apresentação desses “conhecimentos”, o que nos faz pensar na complexidade da circulação de papéis e informações

que este transporte envolvia. O circuito informativo destaca a importância da variável tempo enquanto elemento condicionador dos percursos do ouro.

Vejamos o seguinte. Tudo seria fácil caso o transporte do ouro fosse efectuado pela própria pessoa que o receberia à chegada. Nesta situação, no fundo, tratava-se apenas de realizar a declaração de um bem no momento da partida, que seria depois recolhido à chegada sem quaisquer outros intermediários no processo. Contudo, com frequência, não era isto que acontecia. O ouro enviado do Brasil era muitas vezes destinado a outras pessoas que não os emissores, pessoas essas que, por seu turno, tinham também frequentemente procuradores autorizados a levantar na Casa da Moeda o ouro transportado. Ora, como acabámos de dizer, para proceder ao levantamento do metal em Lisboa era necessário apresentar o respectivo conhecimento. Tudo isto pressupunha várias condições. No Brasil o emissor A ao declarar o conhecimento de carga indicava o receptor B e eventualmente o(s) seu(s) procurador(es) – C. A nomeação deste(s) último(s) implicava o prévio conhecimento sobre quem ia desempenhar este papel. Como nem sempre existia esse conhecimento o emissor utilizava com frequência a expressão “a quem seu poder tiver” para designar – sem nomear – quem tivesse nas suas mãos uma procuração para levantar a mercadoria. Assim se permitia que essa nomeação fosse feita posteriormente pelo receptor B. Este, porém, precisava de ser informado que numa determinada frota chegava metal para ele ou os seus procuradores levantarem. Isto significava o envio de uma carta de A para B, acompanhando a frota ou transportada em frota anterior, tal como o envio do conhecimento de carga que forçosamente B (ou C) teriam de apresentar no acto de levantamento do ouro. Percurso recheado de dificuldades várias e que assinala o ritmo sincopado na circulação da informação. A comunicação fazia-se em função do tempo das frotas. O envio e a recepção do ouro sujeitava-se à cadência – irregular – da comunicação.

Mas se a instituição do pagamento do 1% para a Coroa originou a produção duma informação hoje preciosa, também é certo que acabou por implicar a montagem de um sistema de lançamento e cobrança que envolvia agentes diversos e uma máquina burocrática cujo centro de operações – na sua fase final – se localizava na Casa da Moeda.

Sigamos os passos percorridos pelo ouro que os particulares e a Fazenda pretendiam fazer transportar do Brasil para o reino.

Enquanto o ouro – introduzido em pequenos sacos cozidos – era entregue ao mestre do navio, que por sua vez o recolhia num cofre exclusivamente destinado para este efeito, o escrivão da nau procedia ao registo no livro de manifestos e passava o respectivo conhecimentos de carga. Assim estabelecia o alvará de 1720 a recepção do metal amarelo, de uma forma relativamente

simplificada uma vez que era ainda incapaz de prever as dificuldades desta operação<sup>1</sup>. A dificuldade fundamental, invocada por vários particulares, prendia-se com a impossibilidade de declarar e registar o ouro em virtude dele ser, por vezes, recebido demasiadamente perto da hora da partida<sup>2</sup>. O alvará de 24 de Dezembro de 1734 procurava fazer face a este problema. Caso “por algum impedimento não possam algumas pessoas registar nos livros de manifesto” utilizar-se-iam então os livros que doravante existiriam nos portos e em cada uma das capitânias. O ouro assim declarado passava a poder vir fora dos cofres.

Esta determinação acabou por lançar mais problemas do que aqueles que pretendia resolver. Destes livros não chegaram quaisquer notícias até nós e a possibilidade de trazer ouro sem ser incluído nos cofres das naus de guerra prestar-se-ia a confusões. Treze meses após a data desta decisão foi promulgada uma nova lei procurando resolver as dúvidas surgidas e determinando a restrição “da liberdade dada na dita Ley de 24 de Dezembro de 1734” de transportar ouro fora dos cofres (lei de 28 de Fevereiro de 1736). Assim, passou-se a permitir que fora dos cofres viesse apenas ouro em moeda e peças de ouro bem lavradas e polidas, havendo em cada nau um livro de manifestos em tudo idêntico aos outros relativos ao ouro dos cofres, mas destinado exclusivamente ao registo do ouro que vinha fora deles<sup>3</sup>. Uma vez mais era dada a mesma justificação para esta abertura que facilitava o transporte de metal e pedras preciosas no exterior dos cofres: “a algumas pessoas, particularmente aos Soldados, e Marinheiros se fazem algumas vezes pagamentos depois de estarem a bordo dos Navios para partirem do Brazil, de sorte que já lhes não fica tempo para sahirem delles a fazer o registo [...] ou por outro algum incidente lhes não he possível fazello em terra”. Nestas situações o manifesto podia-se então fazer nas naus do combóio, nos primeiros 30 dias após a partida, excepto se durante este período ocorresse alguma tempestade ou outro acidente que o impedisse<sup>4</sup>.

Continuemos a acompanhar os passos seguintes deste circuito do ouro. Uma vez registado o metal e introduzido – com as excepções apontadas – nos cofres das naus, e tendo chegado estas a bom porto, seriam cofres e livros de manifestos entregues na Casa da Moeda. Este percurso ficava a cargo dos oficiais dos navios, se bem que essa incumbência tivesse sido dada mais tarde aos moedeiros para este efeito nomeados pelo provedor desta instituição<sup>5</sup>.

---

1 - Operação que implicava um aumento de trabalho para mestres e escrivães. Daí os requerimentos solicitando o pagamento de ajudas de custo que se encontram no Arquivo da Casa da Moeda. Cf., nomeadamente, Registo Geral, Livro 4, fl. 2-5vs.; Livro 7, fl. 2vs.-3vs. Daqui em diante omitimos a localização arquivística da documentação do Registo Geral.

2 - Registo Geral, Livro 2, fl. 307 vs.; Livro 7, fl. 50 vs.-52vs.

3 - Desta determinação fazem eco as fontes que utilizamos. A partir de 1736 os livros depositados no Arquivo da Casa da Moeda passam a indicar na capa se se trata do registo do ouro dos cofres ou do “ouro fora dos cofres”.

4 - Note-se que o ouro declarado nestas situações que, contudo, correspondesse a ouro que por lei devia ser transportado dentro dos cofres seria aí recolhido. Em relação a este ouro registado a bordo o 1% era imediatamente descontado e introduzida a respectiva quantia nos cofres do ouro.

5 - Aviso de S.M. ao Provedor da Casa da Moeda de 7 de Dezembro de 1742. Registo Geral, Livro 5, fl. 240-241 vs.

Uma vez chegados os cofres à Casa da Moeda dava-se então início ao processo de entrega do ouro dos particulares. A formulação do alvará de 1720 era vaga a este respeito. Estipulava sim que se procedesse ao desconto do 1% no momento da entrega, quantia que seria arrecadada por um tesoureiro a ser nomeado pelo Conselho da Fazenda. A ausência de uma determinação clara na lei quanto à constituição dos corpos encarregues das entregas foi resolvida com a criação de três mesas – a dos oficiais das naus de guerra, a dos oficiais da Casa da Moeda e a dos oficiais dos Armazéns – que executavam a entrega às partes. A presença destes últimos não é de estranhar. Os Armazéns (antigos armazéns de Guiné e Índia), desde a sua criação no tempo de D. Manuel, tinham um provedor com a máxima responsabilidade na organização das armadas da Carreira da Índia, superintendendo a construção, armação dos navios e contratação de tripulantes. Embora os pagamentos se realizassem na Casa da Índia, a logística do transporte estivera sempre relacionada com a actividade dos Armazéns numa carreira regulada pelo poder central. Inclusivamente, quando criada a Companhia Geral, foi-lhe concedida a utilização das instalações deste organismo público e de todas as suas dependências como era o estaleiro da Ribeira das Naus. Onde, se a Junta do Comércio sucedeu à Companhia, é verosímil que os Armazéns funcionassem, se não sob a sua alçada, pelo menos em estreita associação. Uma vez extinta a Junta, readquiriria um papel fulcral na manutenção das frotas, vendo-se o seu provedor envolvido na arrecadação do 1%.

A coexistência de oficiais de dois organismos dependentes do Conselho da Fazenda na cobrança, não seria o procedimento mais adequado, segundo fez notar o próprio Provedor da Casa da Moeda logo em 1722<sup>1</sup>. E o mesmo Provedor salientava, alguns anos mais tarde, numa petição enviada ao Conselho da Fazenda em 30 de Junho de 1730, como as falhas ao nível da lei justificavam as falhas na sua execução, o que teria conduzido à confusão e à fraude no processo de entregas aos particulares. Porque segundo o próprio, no alvará de 1720 “não se atendera a que era necessario ministryro que conhecesse daquela arrecadação e daquelas entregas se introduziram com tal confusão que muitos levavam o que não era seu e se faziam muitas falsidades”, e “a fazenda real teve prejuizo”. A falta de peritagem dos oficiais destinados à cobrança obrigaria a um despacho do Conselho da Fazenda de 1722 que sobrepunha às funções do provedor dos armazéns neste expediente a intervenção do responsável superior da Casa da Moeda<sup>2</sup>. O despacho era, na verdadeira acepção do termo, um despacho, mera forma de remediar uma situação que futuramente se pretendia resolvida com a criação de um cargo específico para a arrecadação do 1%. Desde aí o Provedor da Casa da Moeda acumulava às suas obrigações habituais a vistoria da arrecadação, conferindo os conhecimentos de carga com os livros do manifesto, fazendo daqueles papéis “conhecimentos correntes”, prontos a obviar as entregas. Todas as dúvidas pendentes sobre a

---

1 - Proposta do provedor da Casa da Moeda, José Ramos da Silva, ao Conselho da Fazenda de 1 de Dezembro de 1722, Registo Geral, Livro 2, fl. 293vs-294vs.

2 - Registo Geral, Livro 2, fl. 293-294, texto do despacho do Conselho da Fazenda.

entidade do receptor, direitos efectivos de o ser, direitos de isenção e outras questões respeitantes à cobrança, aguardaram o parecer do Provedor. A documentação produzida neste contexto é, em si, sintomática das imprecisões da lei ou das diferentes possibilidades que a sua interpretação abria para os agentes recorrerem à isenção. Por outro lado, a administração não criou de imediato um corpo destacado para a cobrança e deu azo à corresponsabilização de dois provedores de organismos equiparáveis em importância, ambos dependentes do mesmo conselho.

As observações do Provedor José Ramos da Silva tiveram eco na determinação do Conselho da Fazenda de 1732 que estabeleceu com exactidão a constituição do corpo de agentes encarregue das entregas<sup>1</sup>. Quatro indivíduos ficavam ligados a este processo: o escrivão do 1%, cuja função era receber os livros de manifesto, verificar os conhecimentos das partes e assistir à entrega do ouro; e 3 moedeiros (“dos mais peritos”), cabendo a um deles coadjuvar o escrivão nas entregas e a dois outros proceder à contagem do dinheiro<sup>2</sup>.

Ainda assim surgem notícias de tentativa de fuga ao pagamento à Real Fazenda ou actos menos lícitos na cobrança: moedas no bolso; adornos ao pescoço, já usados durante quatro anos; peças de ouro trazidas à consignação; moedas embrulhadas ‘nas partes baixas e ocultas’ que afinal segundo o infractor, marinheiro, seria a sua soldada. As tomadias que originaram o conhecimento destas fraudes resolveram-se com alguns despachos deferidos pelo Conselho da Fazenda. O campo das procações podia também estar sujeito a actos menos lícitos<sup>3</sup>. Assim se justifica que em 1723, o Secretário de Estado, Diogo de Mendonça Corte Real, envie uma ordem ao Conselho da Fazenda, onde afirmava não estar a ser cumprido o decreto no qual se proibia que os Ministros e Officiais dos Tribunais fossem procuradores das partes, revelando-se esta situação não só prejudicial “a boa administração da justissa”, como também prejudicial à arrecadação da fazenda<sup>4</sup>. Assim se justifica igualmente que os oficiais ignorassem os conhecimentos de carga necessários à entrega às partes, acarretando esta infracção ou desconhecimento, graves prejuízos ao destinatário, pois o dinheiro enviado tinha como objectivo o pagamento a credores<sup>5</sup>.

No domínio das procações, os problemas não se confinaram à eventual suspeita de actos menos lícitos. Diversas foram também as interpretações sobre a entrega ou não a procuradores dos destinatários, nos casos em que estes tinham falecido. “Não he estilo da casa da moeda admitir a

---

1 - Despacho do Conselho da Fazenda de 6 de Setembro de 1732. Registo Geral, Livro 3, fl. 216 vs.

2 - Um outro aspecto deste despacho determinava que as entregas fossem feitas cofre a cofre. Isto é, que primeiro se procedesse à entrega do ouro vindo no 1º cofre duma determinada nau, só depois deste cofre terminado se abria o 2º e se fazia a entrega, e assim sucessivamente. Em 1755, no decreto de 27 de Setembro, esta determinação é revogada, com o argumento que este processo contribuía para a demora nas entregas do ouro às partes.

3 - As procações teriam sido abundantes, pois a maior parte dos destinatários não se encontrava em Lisboa para receber o ouro enviado. Eram assim os procuradores, que se dirigiam à Casa da Moeda e levantavam os embrulhos.

4 - Registo Geral, Livro 3, fl. 14 vs.

5 - Registo Geral, Livro 2, fl 298 vs a 300.

auzencia sendo falecido o dono da couza” escreveu o Provedor da Casa da Moeda numa informação a Sua Magestade. Mas se falecido é diferente de ausente, no entender do Provedor, pois não se está ausente quando morto, e assim os herdeiros do falecido deveriam apresentar-se para reclamar a entrega, o Conselho da Fazenda não expressou a mesma opinião e decidiu sempre a favor dos procuradores<sup>1</sup>.

A identificação destes poderá ajudar a interpretar estas posições assumidas pelo Conselho da Fazenda que, muitas vezes, nem sequer eram coincidentes com os pareceres do Procurador da Fazenda. O Conselho, ao considerar que os direitos dos procuradores se sobrepujam aos direitos dos herdeiros, revela uma visão perfeitamente institucionalizada da figura do procurador, figura que, na verdade, é dominante no processo de recepção, suscitando questões no âmbito do projecto em curso. Desde logo, coloca-se a questão da identificação socio-profissional dos efectivos receptores dos envios e ao que se deve a sua constante presença. Por outro lado, assinala a provável dispersão geográfica dos destinatários do ouro, em contraste com a concentração temporal e espacial das remessas devido ao regime de frotas. Lisboa é o principal centro receptor, mas está por aferir se a referência maioritária à capital é sinónimo de uma polarização destes fluxos. Por último, coloca-se a hipótese da intervenção dos procuradores assinalar a presença de redes creditícias entre emissores no Brasil, receptores e seus constituintes<sup>2</sup>. Observando os negócios do conhecido comerciante Francisco Pinheiro é sintomático da dispersão geográfica da sua rede o conjunto de topónimos para que remete a correspondência trocada com os seus consignatários de Minas Gerais. Nessas cartas fala-se de diferentes praças europeias em França, Inglaterra, Holanda, Alemanha, Itália e Espanha, no Reino, delocalidades tão distantes como Braga, Coimbra, Porto, Estremoz. Tinha ainda extensões para Macau, Angola e Costa da Mina<sup>3</sup>.

O processo das entregas aos particulares criou outras dissonâncias entre o Provedor da Casa da Moeda e o Conselho da Fazenda. Quando em 1722 o Provedor sugere alguma simplificação no processo de entregas, nomeadamente a sua realização numa única mesa, o Conselho da Fazenda sustenta a sua resposta com base no costume - “se hade continuar na mesma forma que athe agora se tem praticado”, pois só assim estaria salvaguardada a continuidade do expediente na Casa da Moeda<sup>4</sup>. No entanto, três anos mais tarde, a celeridade nos processos de recebimento do que vinha do Brasil, foi conseguida à custa de avisos em que se manda dar preferência às entregas, que

---

1 - Registo Geral, livro 4, fl. 66vs-67vs e fl. 145vs e ss.

2 - Russell-Wood, 1983, pp. 701-718, faz uma leitura dos *Livros de Manifestos* abordando o problema da geografia dos fluxos do ouro e do perfil sociológico dos receptores, concluindo haver uma considerável dispersão em ambos os níveis. Contudo, esta abordagem fundamenta-se no que o autor designa estritamente ‘leitura’ e não em qualquer suporte estatístico. A resposta a estas questões implica uma análise quantitativa com recurso a uma base de dados concebida para este fim, que faz parte do projecto de investigação em curso.

3 - Furtado, 1999, pp. 232-233.

4 - Registo Geral, Livro 2, fl. 293vs e 294vs.

tinham como destinatários os contratadores gerais do tabaco<sup>1</sup>. Atitude discricionária que teve como razão estarem em causa pagamentos à Fazenda Real, denotando que as urgências financeiras do Conselho faziam alterar o costume.

O receio da fraude, dúvidas sobre direito de isenção ou sobre a legitimidade dos constituintes compõem uma parte importante dos temas presentes na documentação, que deixam transparecer a complexidade da efectivação das entregas. Esta acrescenta à morosidade de uma navegação sincopada por um sistema de frotas, outra de ordem burocrática. O tempo das entregas seria, pois, o que mais afectava o grupo mercantil do Reino e a Fazenda Real, que viam no expediente da Casa da Moeda, avolumado no momento da chegada de cada frota, obstáculos que a ambas as partes prejudicavam. Na década de 50 promulga-se legislação cujo principal objectivo é encurtar os tempos de entrega. Em 1752 (decreto de 9 de Setembro) determina-se ser de quatro meses o tempo máximo para as entregas dos embrulhos que vierem nos cofres, mas será apenas em 1755 (decreto de 27 de Setembro) que se alteram os procedimentos até aí utilizados. Os fundamentos para tais alterações foram apresentados no preâmbulo do decreto, onde se considera ser prejudicial ao comércio o excessivo tempo verificado nas entregas realizadas na Casa da Moeda. As alterações consistiram por um lado, na obrigatoriedade dos oficiais, envolvidos nas entregas aos destinatários e na arrecadação do 1%, assistirem diariamente na Casa da Moeda, desde o dia seguinte ao da entrada das frotas até ao dia em que as entregas tivessem sido totalmente efectuadas, e isto com preferência a qualquer outro tipo de negócio. Por outro lado, a abertura de cada um dos cofres deixou de ser realizada em dias distintos, como até aquela data se tinha verificado. No entanto, e considerando as justificações apresentadas no decreto publicado em 21 de Novembro de 1757, aquelas determinações não se revelaram suficientes. Voltam a ser evocadas as demoras nas entregas e respectivos prejuízos para os negociantes de Lisboa e de mais partes do reino, para se realizarem alterações radicais nos procedimentos, consagrando o peso dos homens de negócio de Lisboa no processo de arrecadação do 1%.

A Junta do Comércio instituída por Pombal, passaria a nomear três dos seus “mais acreditados” membros para o desempenho deste papel, os quais “com a expedição que lhes ministra a sua experiência e a prontidão que deles se espera” contribuiriam para a tal “facilidade” das entregas, informando a Junta dos obstáculos existentes. A entrada em cena dos homens de negócio apresentava como objectivos, segundo o próprio decreto, aumentar a celeridade nas entregas, pois não só eram obrigados a denunciar os oficiais que retardavam a execução da cobrança, como também o reconhecimento das partes evitaria as demoras habituais nas conferências. O poder conferido aos homens de negócio escolhidos para tal tarefa, evidencia-se

---

1 - Registo Geral, Livro 3, fl. 63 e fl 133vs e 134.

numa expressão utilizada no próprio decreto: “se haverão as mesmas partes por legítimas pela asserção dos mesmos homens de negócio”<sup>1</sup>.

Está por confirmar se o tempo foi usado pelos homens de negócio como um mero pretexto político para a sua infiltração no processo de entrega ou se tinha reais fundamentos. Questão a verificar através do confronto das datas registadas nos livros de manifestos para cada cobrança com a data de chegada das frotas<sup>2</sup>.

A intervenção dos negociantes, além de abreviar o processo das entregas, alarga-se também a partir de 1759 (decreto de 30 de Junho) ao papel de depositários dos restos dos cofres, ou seja, dos embrulhos não reclamados. A existência destes embrulhos normalmente decorria de litígios entre alguns comerciantes e seus herdeiros, litígios estes justificados por falecimento dos destinatários, durante a viagem ou já em terra, antes de receberem os montantes a eles destinados. Esta tarefa foi desempenhada entre 1721 e 1741 por alguns moedeiros, nomeados pelo Provedor da Casa da Moeda. Se esse depósito era incumbência do Tesoureiro da Casa da Moeda, segundo as determinações do alvará de 1720, o excesso de trabalho que pendia sobre aquele oficial conduziu à alteração daquele procedimento em 1721. O conflito durante estes vinte anos atravessou as relações entre Provedores e moedeiros, como o demonstram algumas das informações e das propostas apresentadas pelos Provedores da Casa da Moeda ao Conselho da Fazenda. Este conflito centrou-se essencialmente na ausência de prestação de contas por parte dos moedeiros, o que representava claro prejuízo para o erário, pois destes montantes ainda não tinha sido cobrado o imposto de 1%. Em 1759 (decreto de 30 de Junho) ultrapassa-se aquela questão chamando os homens de negócio, nomeados pela Junta do Comércio, para depositários dos restos dos cofres.

A intromissão deste grupo na casa da Moeda acusa a convergência entre as perspectivas de Pombal sobre o comércio colonial e os interesses desta classe. Tanto ao Estado como aos negociantes o sistema de frotas apresentava mais inconvenientes do que vantagens. Para os radicados em Lisboa, significava uma concentração de remessas na Casa da Moeda e consequente morosidade nas entregas. Para os seus correspondentes no Brasil, ao contrário, o tempo de ancoragem da frota, por determinação no máximo de 80 dias, revelava-se apertado para as infra-estruturas portuárias da colónia. Uma cumplicidade que levaria o Estado a aceitar a abolição das frotas em 1765. A cobrança do 1%, essa manteve-se.

---

1 - Registo Geral, Livro 8, fl. 93 e 93 vs.

2 - Tarefa em fase de conclusão.

## 5. Conclusão

O ouro do Brasil abriu ao Estado um amplo campo para a obtenção de receitas fiscais, apesar da sua legitimação comportar ainda remanescentes de direitos patrimoniais da Coroa. Na produção, introduz-se o quinto ou a capitação; na sua transformação monetária, o direito de senhoreagem. O presente artigo abordou um direito incidente na circulação, carecendo o Estado de uma justificação para a sua cobrança. Na sua origem o 1% não foi um imposto. Distinguia-se de direitos de combóio, embora se associasse a um regime de navegação causador de dívidas que o Estado desejava saldar com uma nova receita. Apropriou-se do costume marítimo, ao transformar-se em transportador e chamando a si as avarias pagas a armadores. Quando pouco depois de 1 de Fevereiro de 1720 se estende a arrecadação a qualquer ouro em circulação no Atlântico – vindo ou não nos navios do rei – a legitimação da cobrança confunde-se com o pagamento de um serviço de defesa que ao Estado cabia prover, ou com uma renda de protecção. Não surpreende, pois, que fossem as naus de escolta, armadas pelo Estado, as embarcações que os particulares escolheriam como prioritárias para colocar a sua carga, pois apresentavam-se aos agentes com um custo de oportunidade nulo. As frotas do ouro eram, afinal, duas naus: a capitania e a almirante, sendo as restantes embarcações destinadas a outras mercadorias que a colónia exportava. Contudo, uma vez extintas as frotas, depois de 1765, o pagamento daquela quantia perpetua-se, conotando-se com um direito alfandegário.

De fonte de receitas extraordinárias para suprir deficits administrativos, estendeu-se a base de incidência do direito, a pretexto do combóio, encapotando-se em custo de protecção e manteve-se como um imposto. Este processo de transmutação foi complexo e fruto de um corpo de leis que improvisavam soluções para a cobrança, sobrepondo competências.

Os embaraços legais na execução multiplicaram as razões para os homens de negócio se intrometerem nas malhas burocráticas, na década de cinquenta do século XVIII. Era-lhes reconhecida competência para a cobrança e confere-se-lhes poder para simplificar os procedimentos: identificam as partes, denunciam oficiais que emperravam as entregas. Esta intervenção assinala a coincidência de interesses entre o corpo mercantil e o Estado Pombalino. A uns e outro interessava uma rápida execução. Aos negociantes significava rápida circulação dos montantes vindos do Brasil, ao Estado, a pronta arrecadação de uma receita que se confundia cada vez mais com um imposto aduaneiro.

## Referências bibliográficas

- Azevedo, J. Lúcio de, *Épocas de Portugal Económico*, Lisboa, 1988 (4ª ed.).
- Boiteux, L. A, *La Fortune de Mer. Le besoin de sécurité et le début de l'assurance maritime*, Paris, 1968.
- Cortesão, Jaime, *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid (1750)*, tomo 1, Rio de Janeiro, 1956.
- Costa, Leonor Freire, *O Transporte no Atlântico: as Frotas do Açúcar (1580-1663)*, dissertação de doutoramento, ISEG, UTL, policopiado, Lisboa, 2000.
- Fisher, H. E. S., *De Methuen a Pombal – o Comércio Anglo-português de 1700 a 1770*, Lisboa, 1971.
- Furtado, Júnia Ferreira, *Homens de Negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas*, S. Paulo, 1999.
- Garcia-Baquero, Antonio, *Cadiz y el Atlantico (1717-1778)*, Sevilha, 1976.
- Godinho, Vitorino Magalhães, “As Frotas do Açúcar e as Frotas do Ouro. 1670-1770”, *Mito e Mercadoria. Utopia e Prática de Navegar (séculos XIII-XVIII)*, Lisboa, 1990.
- Lisboa, José da Silva, *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha*, Lisboa, 1806.
- Macedo, J. Borges de, *A Situação Económica no Tempo de Pombal*, Lisboa, 1989.
- Morineau, M., *Incroyables Gazettes et Fabuleux Metaux, (XVI-XVIII siècles)*, Paris/Cambridge, 1985.
- Pinto, Virgílio Noya, *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-português*, S. Paulo, 1979 (2ª ed.).
- Prestage, Edgar, “Três Consultas do Conselho da Fazenda. 1656-1657”, *Revista de História*, nº9, 1920.
- Serrão, J. Vicente, “O quadro Económico” in José Mattoso (dir.), António Hespanha (coord.), *História de Portugal*, vol. IV, 1993.
- Sideri, Sandro *Comércio e Poder, Colonialismo Informal nas Relações Anglo-portuguesas*, Lisboa, 1978.
- Sousa, Rita Martins de, *Moeda e Metais Preciosos no Portugal Setecentista (1688-1797)*, dissertação de doutoramento, ISEG, UTL, policopiada, Lisboa, 1999.
- Rau, Virgínia, *Livro de cartas que escreverão ao Ilustrissimo Senhor Franscisco de Mello, Marques de Sande, sendo embaixador extraordinario em Inglaterra e França em os annos de 1658 athe 1665*, Lisboa, 1969.
- Russell-Wood, A. J., “As frotas do ouro do Brasil, 1710-1750”, *Estudos Económicos*, número especial, volume 13, 1983.